



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 69 ]  
No. 69 ]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 31, 2004/चैत्र 11, 1926  
NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 31, 2004/CHAITRA 11, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 मार्च, 2004

सं. टीएनपी/64/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा मार्मुगाओ पत्तन न्यास के दरमान के बन्दर भाड़ा/लंगर-प्रभार की धारा ग(i) और ग(ii) पर समान रूप से लागू नोट सं. 3 में, संलग्न आदेशानुसार संशोधन को अनुमोदन प्रदान करता है।

आदेश

प्रकरण सं. टीएएमपी/104/2003 - एमओपीटी

मार्मुगाओ पत्तन न्यास

आवेदक

(मार्च 2004 की 15 वे दिन को पारित)

यह प्रकरण मार्मुगाओ पत्तन न्यास के दरमान में बंदर भाड़ा / लंगर प्रभार की धारा ग (i) और ग (ii) पर समान रूप से लागू नोट सं. 3 को संशोधित करने हेतु मार्मुगाओ पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में निम्नलिखित बिन्दु उठाए हैं :
- (i) प्राधिकरण ने दिनांक 4 फरवरी 2000 के अपने आदेश द्वारा निर्देश दिया था कि वे एक समान समय-सीमा अपनाएँ जिससे आगे बंदर भाड़ा लागू नहीं होगा। तदनुसार, एमओपीटी ने अपने दरमान में (खंड -ग पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत अपने सभी पत्तनों को बंदरभाड़ा और लंगर प्रभार के नोट सं. 3 के रूप में) निम्नलिखित प्रावधान सम्मिलित किया :  
"यात्रा आरम्भ करने के लिए तैयार होने का संकेत देने के बाद 4 घंटे का समय बीत जाने के बाद पोत पर कोई बंदर भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। झूठा संकेत देने पर दण्ड स्वरूप एक दिन (24 घंटे) का बंदर भाड़ा के बराबर प्रभार लगाया जाएगा।"
  - (ii) अनेक बार, प्रतिकूल समुद्री परिस्थितियों या रात्रि नौवहन के अभाव में नौचालन प्रदान नहीं किया जा सकता। चूंकि विलम्ब के वे कारण वर्तमान सशर्तताओं में विशिष्ट रूप से उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं, नोट सं. 3 में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किया जाता है:  
(क) पोत द्वारा अपनी यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत दे दिए जाने के बाद 4 घंटे की अवधि बीत जाने के बाद कोई बंदरभाड़ा प्रभार नहीं लगाया जाएगा।  
(ख) बंदर भाड़ा रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल समुद्री स्थितियों (ज्वार-माटा) की प्रतीक्षा में लगने वाला समय, तूफानी मौसम या रात्रि नौचालन के अभाव में बीतने वाला समय सम्मिलित नहीं है।  
(ग) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल समुद्री परिस्थिति और अनुकूल मौसम होने पर ही समुद्री यात्रा आरम्भ करने को तैयार होने का संकेत देगा।  
(घ) झूठा संकेत देने के लिए एक दिन (24 घंटे) के बंदर भाड़ा प्रभार के बराबर "दण्ड स्वरूप बंदर भाड़ा" होगा।

- (iii) जैसा कि ऊपर प्रस्तावित है, यह धारा कांडला पत्तन न्यास और जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास के उनके अपने-अपने दरमानों में मौजूद है।
- (iv) प्रस्तावित संशोधन प्रक्रिया को केवल सरल बनाने के लिए है और इसका कोई वित्तीय प्रभाव नहीं होगा। लागत विवरणों का ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है।
- 2.2. एमओपीटी का यह प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल ने 29 अगस्त 2003 को आयोजित हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया था।
- 2.3. इस पृष्ठभूमि में, एमओपीटी ने ऊपर 2.1(ii) में दर्शाए गए प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।
- 3.1. यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 4 फरवरी 2004 के अपने आदेश के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों द्वारा समान रूप से अपनाए जाने के लिए निम्नलिखित दो स्थितियों निर्धारित की थी :
- (i) एक ऐसी समक-सीमा होगी जिसके आगे बंदर भाड़ा लागू नहीं होगा पोत द्वारा यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देने के चार घंटे बाद बंदर भाड़ा लगना रूक जाएगा।
- (ii) झूठे संकेत के लिए एक दिन के बंदर भाड़ा प्रभार के बराबर दण्डस्वरूप बंदर भाड़ा लगाया जाएगा।
- 3.2. इस आदेश के संदर्भ में कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने, उनके पत्तनों के चैनलों में व्याप्त ज्वारीय स्थितियों के कारण उस आदेश को कार्यान्वित करने में असमर्थता व्यक्त की। इन पत्तनों द्वारा प्रदत्त औचित्य के आधार पर इस प्राधिकरण ने दिनांक 19 जुलाई 2000 के अपने आदेश के माध्यम से, उनके अपने-अपने दरमान में, उपरोक्त 3.1 में वर्णित स्थितियों (i) और (ii) के बाद निम्नलिखित दो अतिरिक्त स्थितियों सम्मिलित करने को अनुमोदन प्रदान किया था। इसके अतिरिक्त हुगली नदी में ज्वारीय अवयवों पर विचार करते हुए, इस सूची में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का नाम भी जोड़ दिया गया।
- (iii) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वारीय और मौसम की स्थितियों के अनुसार ही यात्रा पर जाने की तैयारी का संकेत करेगा।
- (iv) बंदर भाड़ा रोकने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में, अनुकूल ज्वारीय स्थितियों की प्रतीक्षा में लगने वाला पोत का समय सम्मिलित नहीं होगा।
- 4.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव सभी उपयोगकर्ता संगठनों को उनके अभिमत के लिए भेजा गया था।
- 4.2. उपयोगकर्ताओं से प्राप्त अभिमतों में से प्रत्येक को एक-एक प्रति एमओपीटी को उसके अभिमत / सूचना के लिए भेजी गई थी। इसके प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने अपनी प्रेक्षणाएँ प्रस्तुत कर दी हैं।
- 5.1. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 18 जनवरी 2004 को गोवा स्थित एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों ने अपना-अपना पक्ष रखा।
- 5.2. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई थी, मार्गमाओ शिफ्ट एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा किए गए अनुरोध को ध्यान में रखकर ज्वारीय परिस्थितियों के अनुसार पोत के लिए संकेत देने के बारे में एमओपीटी को प्रस्तावित सशर्तता की समीक्षा करने की सलाह दी गई थी।
- 5.3. प्रत्युत्तर में एमओपीटी ने दिनांक 10 फरवरी 2004 के अपने पत्र के माध्यम से "झूठे संकेत" के बारे में निम्नानुसार विस्तार से बताया और स्पष्टीकरण दिया :
- "झूठा संकेत" तब होगा जब पोत का इंजिन का तैयार नहीं होने का कार्या प्रचालन पूरा न होने या किसी ऐसे कारण से, जो पोत के नाम लगाया जा सके, पोत बंदरगाह छोड़ने के लिए तैयार नहीं होने पर भी पोत यात्रा के लिए तैयार होने का संकेत देता है और अंतिम रूप से वाइलट की मांग करता है। इसमें तैयार होने का वह संकेत शामिल नहीं है जब संकेत देने के बाद पोत प्रतिकूल ज्वार, रात्रि नौवहन के अभाव या प्रतिकूल मौसम के कारण यात्रा पर नहीं निकल पाता।
6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पत्रों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-अंश संबंधित पत्रों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.bairiffaauthority.org](http://www.bairiffaauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।
7. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :
- (i) एमओपीटी के दरमान में बंदरभाड़ा रोकने की समय सीमा निर्धारित करने वाला वर्तमान उपबंध इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए साझे अंगीकरण आदेश पर आधारित है। जैसाकि उपरोक्त पैरा 3.2 में बताया गया है। जलयानों द्वारा अनुकूल ज्वारीय परिस्थितियों के इंतजार में बंदर में खड़े रहने के समय को जलयानों की समय सीमा से बाहर रखने हेतु कुछ पत्तनों को छूट दी गई थी। एमओपीटी के प्रस्ताव ने तथापि तूफानी मौसम और रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव के कारण पोतों की प्रतीक्षा स्थितियाँ भी जोड़ दी हैं।
- (ii) (क) जैसाकि कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में अनुमत किया गया है, एमओपीटी के मामले में भी, अनु-अनुकूल ज्वारीय स्थितियों के कारण पोत के प्रतीक्षा समय को निर्धारित समय-सीमा से बाहर रखा जा सकता है।
- (ख) इससे पहले जेएनपीटी ने तूफानी मौसम के कारण पोत के प्रतीक्षा समय को बाहर रखने का प्रस्ताव किया था। उस समय इस तर्क के आधार पर कि यदि मौसम ठीक न हो तो जलयान सुरक्षित रूप से यात्रा पर नहीं जा सकता और ऐसी स्थिति में तैयार होने का संकेत देना झूठा संकेत देने के समान ही होगा। पुनर्विचार करने पर यह दिखाई देता है कि तूफानी मौसम के कारण बंदर में प्रतीक्षा-समय को बाहर रखने का विशेष उपबंध जलयान के लिए लाभकारी ही हो सकता है क्योंकि यदि उसने यात्रा पर जाने की तैयारी का

संकेत दे भी दिया होगा तो भी वह उस अवधि के लिए केवल सामान्य बंदर भाड़ा का ही भुगतान करेगा। यदि किसी कारण से कोई संकेत नहीं दिया जाता है तो पोत सामान्य बंदर भाड़ा देता रहेगा। इस विषय में एक स्पष्ट उपबंध बना देने से जलखान, झूठा संकेत देने के लिए दंड प्रभारों के भुगतान से बच जाएगा। इस दृष्टिकोण से देखने पर तूफानी मौसम को सम्मिलित करने वाला एमओपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

- (ii) एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि मानसून के दौरान कुछ विशेष आकार के पोतों के लिए रात्रि नौवहन सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं। एमओपीटी ने आने वाले पोतों से यह अपेक्षा रखी है कि उन्हें इस सीमा की जानकारी है। इसलिए, जैसाकि बताया गया है, पोत को यह पहले से पता होना चाहिए कि रात्रि नौवहन सुविधा के अभाव में जब पोत बंदर में खड़ा रहता है तो पत्तन द्वारा उस पर बंदर भाड़ा न लगाना तार्किक नहीं है।
- (iii) यह स्वीकार करना होगा कि बंदर भाड़ा रोकने के लिए समस्त सीमा निर्धारित करने वाला मूलभूत सिद्धांत यह है कि उपयोगकर्ताओं को उन विलम्बों के लिए भुगतान करने के लिए न कहा जाए जो पत्तन के नाम आते हों। तथापि कोई तर्क दे सकता है कि अनुकूल ज्वार की इजाजत में, तूफानी मौसम के कारण और रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव में जलखान के बंदर में इजाजत करने की स्थिति पोत-स्वामी के नियंत्रण से बाहर है तो इस बात से भी इंकार नहीं किया जा सकता कि वे सभी सीधे-सीधे पत्तन के नाम नहीं आते हैं। ऐसा होते हुए पत्तन से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि तीन संदर्भित परिस्थितियों में भी यदि जलखान बंदर में खड़ा है तो पत्तन बंदर भाड़े से प्राप्त होने वाले अपने वैधानिक राजस्व को छोड़ दे। मोर्मगाओ शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन ने एमओपीटी के प्रस्ताव का, झूठा संकेत की सुस्पष्ट परिभाषा किए जाने की शर्त के साथ उल्लेखनीय रूप से समर्थन किया है।
- (iv) एमएसएए द्वारा किया गया अनुरोध कि यदि किसी जलखान द्वारा अत्रा पर जाने की अपनी तैयारी का संकेत देने के बाद उसे संदर्भित स्थितियों में बंदर में रुकना पड़े तो उसे झूठा संकेत देने के लिए दंड नहीं दिया जा सकता। एमओपीटी ने भी एमएसएए के अनुरोध को स्वीकार कर लिया है और "झूठा संकेत" शब्द की व्याख्या प्रस्तुत की है। एमओपीटी द्वारा सुझाए गए फार्मूले को, झूठे संकेत के लिए दण्ड प्रभार लगाने को शक्ति देने वाली समुचित सरावतों के एक भाग के रूप में शामिल कर लिया गया है।
- (v) एमएसएए ने पाइलटों को रोके रखने / रोक कर देने संबंधी प्रभार लगाने से संबंधित एक और मुद्दा उठाया है और झूठा संकेत के लिए दंड वसूलने के औचित्य पर प्रश्न किया है। एमएसएए ने पाइलटों को रोके रखने / निरस्त करने संबंधी प्रभार लगाने के संबंध में एक अन्य मुद्दा उठाया है और झूठे संकेत के लिए दंड वसूलने का औचित्य पूछा है। वह मुद्दा अन्य पत्तनों के कुछ अन्य उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने भी पहले उठाया है और तैयार होने के झूठे संकेत के लिए दंड का मुद्दा निपटारा। इसको एक ऐसे उपबंध के रूप में देखा जाना है जो यह सुनिश्चित करेगा कि जलखान अत्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देने के समय जिम्मेदारी से व्यवहार करेगा वर्ना पत्तन को निश्चित रूप से बंदर भाड़ा गंवना पड़ेगा, ऐसे संकेत को बाद जिसे केवल चार घंटे तक ही लगाया जा सकता है। यदि दंड - उपबंध नहीं बनाया जाता है तो सैद्धांतिक रूप से पोतों के लिए यह संभव है कि वे अत्रा पर जाने की अपनी तैयारी का मनमाने ढंग से संकेत देंगे और बंदर में निःशुल्क ठहरेंगे।
- पाइलटों के लिए निरस्तीकरण / रोके रखने संबंधी प्रभार पत्तन के अल्पसंख्यक संसाधनों को व्यर्थ करने वाले पोतों के लिए है। पाइलट को यदि नामित पोत द्वारा रुका नहीं किया जाता और रोके न रखा गया होता / निरस्त न किया गया होता तो वह पाइलट किसी अन्य पोत को रास्ता दिखा रहा होता। झूठा संकेत देने के लिए दंड लगाना बंदर भाड़ा बढ़ते जाने से रोकने के लिए प्रसंगिक है। पाइलट को रोकने / निरस्त करने के लिए और अत्रा के लिए तैयार होने का झूठा संकेत देने के लिए दण्ड, इसलिए, दोहरा जोखिम नहीं जान पड़ता। ऐसा होते हुए विभिन्न निर्धारित शर्तें पूरी करने के आधार पर दरमान में निर्धारित दोनों दंडों को लगाना जारी रहना चाहिए।

8.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर वह प्राधिकरण एमओपीटी के दरमान में बंदर भाड़ा / लंगर शुल्क प्रभार से संबंधित धारा 7 (i) और (ii) पर समान रूप से लागू नोट 3 में निम्नलिखित संशोधन करता है :

3. (i) एक समय सीमा होगी जिसके आगे बंदर भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। पोत द्वारा अत्रा पर जाने के लिए अपनी तैयारी का संकेत दे देने के 4 घंटे बाद बंदर भाड़ा रोक जाएगा।
- (ii) बंदर भाड़ा रोके लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में, अनुकूल ज्वारीय स्थिति के लिए, जलखान का प्रतीक्षा समय तूफानी मौसम और रात्रि नौवहन के अभाव में बीता समय शामिल नहीं होगा।
- (iii) पोत का मास्टर / एजेंट अनुकूल ज्वारीय स्थिति और अनुकूल मौसम होने पर ही अत्रा पर निकलने की तैयारी का संकेत दे।
- (iv) झूठा संकेत देने के लिए एक दिन के बंदर भाड़ा के बराबर झूठा दंड बंदर भाड़ा लगाया जाएगा। झूठा संकेत तब होगा जब, इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या किसी ऐसे कारण से जो पोत के नाम किया जा सके, जलखान के तैयार न होने पर भी जलखान अत्रा पर जाने की तैयारी का संकेत देता है और अग्रिम रूप से पाइलट की मांग करता है। इसमें तैयार रहने का वह संकेत शामिल नहीं है जब अन्-अनुकूल ज्वार, रात्रि नौवहन सुविधा के अभाव या प्रतिकूल मौसम के कारण अत्रा पर नहीं निकल पाता।"

8.2. दरमान में संशोधन, इसके भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन की समाप्ति के बाद कार्यान्वित होगा।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003-असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 26th March, 2004

**No. TAMP/64/2003-MOPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves amendments to Note No. 3 common to Section C(i) and C(ii) of the berth hire/anchorage charges in the Scale of Rates of Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

**ORDER****No. TAMP/64/2003-MOPT**

**The Mormugao Port Trust**

---

**Applicant**

(Passed on this 15th day of March 2004)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for amendment to Note No.-3 common to Section C (i) and (ii) of the Berth Hire/Anchorage charges of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The MOPT has made following points in favour of its proposal:

- (i). The Authority vide its Order dated 4 February 2000 had directed all the Major Ports to commonly adopt a time limit beyond which berth hire shall not apply. Accordingly, the MOPT introduced the following provision with effect from 23 February 2000 in its SOR (as Note no. -3 to Section C – 'Berth-hire & Anchorage charges' under the Vessel related charges):

*"No berth hire shall be levied on a vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail. Penal berth hire equal to one day's berth hire charges (24 hours) shall be levied for false signal raised".*

- (ii). On many occasions, Pilotage cannot be provided to the vessel due to the unfavorable tidal conditions or lack of night navigation. Since these causes of delay are not specifically provided in the existing conditionality, the following amendment to Note-3 is proposed:
  - (a). No Berth hire shall be levied on a vessel after expiry of 4 (four) hours from the time of signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
  - (c). Master/agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
  - (d). There shall be "Penal Berth Hire" equal to one day's Berth Hire charge (24 Hours) for a false signal.
- (iii). The clause as proposed above exists in the respective SORs of the Kandla Port Trust and the Jawaharlal Nehru Port Trust.
- (iv). Proposed amendment is only to streamline the procedure and there shall be no financial implication, hence, details of cost statements are not furnished.

2.2. The proposal of the MOPT was approved by its Board of Trustees in their meeting held on 29 August 2003.

2.3. In this backdrop, the MOPT has requested to approve the proposed amendments indicated at 2.1(ii) above.

3.1. It is relevant here to mention that this Authority had prescribed the following two conditions for common adoption by all the major port trusts vide Order dated 4 February 2000:

- (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (ii). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

3.2. With reference to this Order, the Kandla Port Trust (KPT), the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and the Mumbai Port Trust (MBPT) expressed their inability to implement the Order due to tidal conditions prevailing in the channels of these ports. Based on the justification given by the ports, this Authority had approved (vide order dated 19 July 2000) inclusion of the following two additional conditions (after the conditions (i) and (ii) stated at 3.1 above) in their respective Scale of Rates. Further, taking into consideration the tidal factors in River Hooghly, the Kolkata Port Trust (KOPT) was also added to this consideration.

- (iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iv). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions.

4.1. In accordance with the consultative procedure adopted, the proposal of MOPT was forwarded to concerned user organisations for their comments.

4.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the MOPT for comments / information. In response, the MOPT has furnished its observations.

5.1. A joint hearing in this case was held on 16 January 2004 at the MOPT premises in Goa. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users have made their submissions.

5.2. As agreed in the joint hearing, the MOPT was advised to review the proposed conditionality about vessel raising signal according to the tidal conditions in view of a request made by the Mormugao Ships' Agents Association.

5.3. In response, the MOPT has vide its letter dated 10 February 2004 elaborated and clarified about 'False Signal' as under:

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing provision in the Scale of Rates of MOPT prescribing a time limit for cessation of berth hire is based on a common adoption order issued by this Authority. As explained in para 3.2 above, an exemption in the time limit was allowed in respect of a few ports to exclude a ship's waiting at berth for want of favourable tidal conditions. The proposal of the MOPT has, however, added

situations of vessels waiting due to inclement weather and absence of night navigation facilities.

- (ii). (a). As allowed in the case of some other major ports, the vessel waiting period due to un-favourable tidal conditions can be excluded from the prescribed time limit in the case of MOPT also.
- (b). Earlier the JNPT proposed to exclude the vessel waiting time due to inclement weather. This was not accepted then based on an argument that a ship could not safely sail out if weather did not permit; and, signaling readiness in such cases would tantamount to a false signal. On re-consideration, it appears that a specific provision to exclude waiting time at berth due to inclement weather may be beneficial to a ship as it will only pay normal berth hire for that period, even if it had raised the signal indicating its readiness to sail. If no such signal is raised, in any case, the vessel will continue to pay normal berth hire. Making an explicit provision in this regard will only help the ship from paying penalty charges for false signaling. Viewed from this perspective, the proposal of MOPT to include 'inclement weather' is accepted.
- (c). The MOPT has explained that night navigation facilities are not available for some vessels of particular size during monsoon. The vessels calling at MOPT are expected to be aware of this restriction. It is, therefore, not reasonable to require the port not to levy berth hire when a vessel occupies its berth due to absence of night navigation facility which, as mentioned, is known beforehand to the vessel.
- (iii). It has to be recognized that the underlying principle governing the prescription of time limit for cessation of berth hire is that users should not be made to pay for the delays attributable to the port. Even though one can argue that the situation of waiting of a ship at berth for want of favourable tide, inclement weather and absence of night navigation facilities are beyond the control of the ship owner, it cannot be denied that these factors are not directly attributable to the port. That being so, the port cannot be required to forego its legitimate revenue from berth hire when vessels continue to occupy the berths even under the three situations in reference. Significantly, the Mormugao Ships Agents Association (MSAA) endorses the proposal of the MOPT subject to an unambiguous definition of the term 'false signal'.
- (iv). The request made by MSAA is reasonable that a ship cannot be penalized for raising false signal if it had to stay at the berth on account of the situations in reference after it had earlier announced its readiness to sail. The MOPT has also conceded to the request of MSAA and has furnished an elaboration of the term false signal. The formulation suggested by the MOPT is incorporated as a part of the relevant conditionalities governing levy of penal charges for false signal.
- (v). The MSAA has raised another point relating to levy of detention / cancellation charges for pilots and questioned the relevance of charging penalty for false signal. This issue has already been raised by some other users associations of other ports and disposed of. Penalty for false signal of readiness has to be seen as a provision to ensure that the vessels would act responsibly while indicating their readiness to sail as otherwise ports will stand to lose berth hire, levy of which is limited to 4 hours after such signal. If the penal provision is not made, it may be theoretically possible for vessels to indicate arbitrarily its readiness to sail and enjoy 'free' stay at the berth.

Cancellation / detention charge for pilots is a penalty for the vessel wasting port's scarce resources. The pilot could have piloted some other vessel if not

booked and detained / cancelled for the nominated vessel. The penalty for false signaling is relevant in the context of stoppage of accrual of berth hire. The penalties for cancellation / detention of pilots and false signaling of readiness to sail do not, therefore, appear to be a double-jeopardy. That being so, both the penalties prescribed in the Scale of Rates should continue to apply depending on satisfaction of the respective conditions prescribed.

8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority amends Note 3 common to Section C (i) and (ii) relating to Berth hire/Anchorage charges in the SOR of the MOPT as follows:

- "3. (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (ii). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
- (iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iv). There shall be a penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

8.2. The amendment to the Scale of Rates shall come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT. III/IV/143/2003-Exty.]